

PETER HAMERSLAG

Kroniek van een weg in wording

DOSSIER RIJKSWEG 73





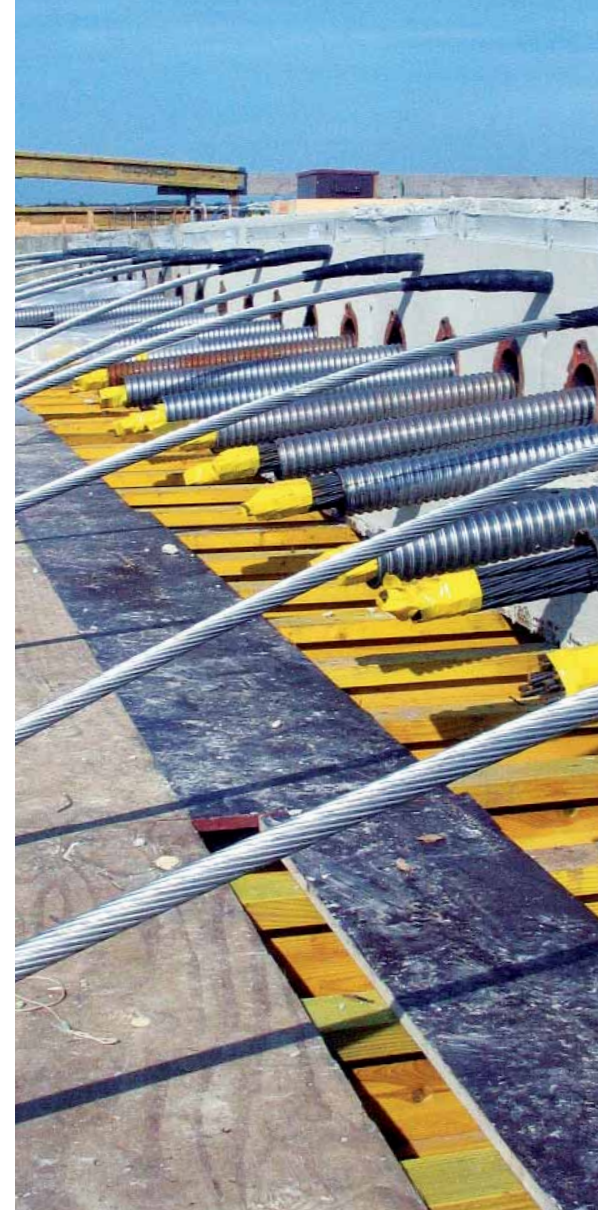
Voorwoord 6|7

Snelweg door Wiel Kusters 8|9

- 1 **Terug naar gepasseerde stations** Bij wijze van inleiding 10|15
 - *Intermezzo: Rust in de regio* 16|19
- 2 **De weg naar Zaarderheiken** Kroniek van de A73-Noord (1961-1996) 20|25
 - *Intermezzo: Tussen vuilstort en vitrine* 26|29
- 3 **Rechts kiest rechts, maar kiest links links?** Kroniek van de tracékeuze (1977-1995) 30|39
 - *Intermezzo: Een nieuw huis voor de slak?* 40|43
- 4 **Convenant en deal** De weg naar de uitvoering (1995-1998) 44|55
 - *Intermezzo: Een huisstijl voor tunnel en talud* 56|59
- 5 **Zand erover** Voorbereiding en conditionering (1999-2003) 60|73
 - *Intermezzo: De vruchten van het werk* 74|77
- 6 **De Keulse Barrière** Kroniek van de A74 (1982-2011) 78|85
 - *Intermezzo: Anatomie van een Roertunnel* 86|99
- 7 **Werk in uitvoering** Kroniek van de realisatie (2004-2007) 100|107
 - *Intermezzo: Gekrenkte trots* 108|111
- 8 **Het venijn in de staart** Toch nog vertraging (2007-2009) 112|121

Tijdbalk 122|123

Colofon 124







5

Zand erover

VOORBEREIDING EN CONDITIONERING (1999–2003)

Een feestje is leuk zolang het duurt, maar als de rekening op tafel komt, is de lol er meestal snel af. In de eerste maanden van 1999, vlak na het binnenhalen van de bejubelde overeenkomst met het Rijk, begint een stoelendans rond de toegezegde voorfinanciering van 100 miljoen gulden (45 miljoen euro). De provincie dacht over de verdeling van dit geld heldere afspraken te hebben gemaakt, maar komt bedrogen uit. Venlo wordt aangeslagen voor 25 miljoen gulden, maar stelt nooit meer dan 15 miljoen te hebben toegezegd. Die 15 miljoen denkt de gemeente te vinden door de onroerend zaakbelasting extra te verhogen, wat bij de plaatselijke ondernemers nogal tot verontwaardiging leidt, daar zij dan het gelag moeten betalen. Vervolgens blijkt dat de Kamers van Koophandel, die samen vijf miljoen gulden zouden bijdragen, dat van staatssecretaris Ybema van Economische Zaken helemaal niet mogen. De nieuwe Wet op de Kamers van Koophandel staat het hen simpelweg niet toe.



TERWIJL ELDERS DE VOORBEREIDINGEN NOG MAAR NET BEGONNEN ZIJN, START BIJ HAELEN AL DE UITVOERING VAN DE OMLEIDING VAN DE NAPOLEONSBAAN. DIT WEGDEEL ZAL IN 2004 ALS EERSTE ONDERDEEL VAN HET VIA LIMBURG-PROJECT OPGELEVERD WORDEN, ZODAT DE N273 DIENST KAN DOEN ALS OMLEIDINGSROUTE IN DE JAREN DAT ELDERS AAN DE WEG GETIMMERD WORDT.

EEN LEK VAN 26 MILJOEN

Er valt met andere woorden een gat van zo'n 20 miljoen gulden te dichten, een tekort waarvoor de provincie weigert op te draaien. Op zich is dat ernstig genoeg, maar het wordt niet beter als ongeveer in deze zelfde periode bekend wordt dat er misschien wel helemaal geen tekort had hoeven zijn. De provinciale strategie voorzag namelijk in een aanbod van 74 miljoen gulden, met het doel dat bod pas te verhogen als de minister niet over de brug zou komen. Maar de bereidheid om in het uiterste geval tot 100 miljoen te gaan, lekte voortijdig uit, zodat gedeputeerde Jean Bronckers van Financiën geen enkele onderhandelingspositie meer had. Achteraf valt onmogelijk te zeggen of 74 miljoen genoeg zou zijn geweest, maar dat de provincie het niet eens heeft kunnen proberen, maakt de sfeer niet beter. De partijen hebben bovendien geen zeeën van tijd om hun problemen op te lossen. Rijkswaterstaat dringt aan op spoedige overmaking van het geld, omdat men het nodig heeft om een start te kunnen maken met grondaankopen en andere voorbereidingen. Het is weliswaar nog lang geen 2008, maar wil men die deadline halen, dan moet er wel een begin worden gemaakt. Hoe langer bijvoorbeeld getalmd wordt met de aankoop van grond, hoe groter de kans dat speculanten hun slag slaan. Het Venlose tekort wordt uiteindelijk opgelost doordat buurgemeenten en het regionale bedrijfsleven bijlappen. Ook Roermond, dat 14 miljoen heeft toegezegd, vindt buurgemeenten bereid om bij te dragen. Uiteindelijk tasten zestien Noord- en Midden-Limburgse gemeenten in de buidel om het bedrag rond te krijgen. En juist op het moment dat, najaar 1999, de partijen eruit zijn, blijkt 100 miljoen niet langer voldoende. Door prijsstijgingen

en bijkomende kosten is het bedrag inmiddels opgelopen tot 125 miljoen.

HET KAN VERKEREN

Sowieso is geld een probleem in het laatste jaar voor de eeuwwisseling. Geld is een schaars goed, en schaarste maakt zelden het beste in mensen los. Dat de partners meer willen dan de partners kunnen betalen, maakt snijden onvermijdelijk. Partijen die tot eind 1998 schouder aan schouder streden voor het Limburgse belang, kissebissen nu over de verdeling van de buit. De façade van eenheid breekt. Wat daarbij meespeelt is dat het project dat korthedshalve wordt aangeduid als 'A73' in werkelijkheid veel méér behelst dan 42 kilometer asfalt. Behalve de A73-Zuid gaat het ook om de A74, om de N68 alias N280, om de N293-Noord en -Zuid (Oosttangent Roermond), om de reconstructie van de N273 (Napoleonsbaan) bij Haelen, om aanpassingen aan de N271 (de oude rijksweg op de oostelijke Maasoever), om ontsluitingswegen van stads- en dorpskernen, van wijken en bedrijventerreinen. Het gaat om achterlandverbindingen, om landschappelijke inpassing, om overlastbeperkende maatregelen, om veiligheidbevorderende maatregelen, om natuurbeschermerende en -compenserende maatregelen. En om het tempo waarin dat alles gerealiseerd moet worden. Zelfs zonder onderling getouwtrek is het een projectlogistieke nachtmerrie, een nauwelijks te bevatten totaal van in elkaar grijpende onderdelen, met allemaal hun eigen deadlines, begrotingen, risico's en problemen. Elke aanpassing, elke verstoring doortrekt het hele systeem. Het totaal bevatten en besturen zal een kunst op zich blijken.



Maar zover is het nu nog niet. Vooral nog gaat het nog maar om de uitwerking, de inventarisatie van wensen, plannen en belangen. Van buurtcomité tot Europese commissie bemoeit iedereen zich hiermee. Behalve over asphalt gaat het over geluidswallen, kunstwerken, wildtunnels en eoducten, fietsbruggen en -paden, verdiepte liggingen en grondwaterstromen, en over overlast. En bijna steeds laten de wensen zich vertalen in de lingua franca van de economie: geld – als gezegd een schaars goed. Hier geldt een ijzeren wet. Wat jij niet neemt, neemt een ander. Geld dat naar een ander stroomt, gaat aan jou voorbij.

DE KONT TEGEN DE KRIB

Zo kan het gebeuren dat de gemeente Swalmen op enig moment de kont tegen de krib gooit. De gemeente was door Rijkswaterstaat een investering van 7,3 miljoen gulden in het vooruitzicht gesteld voor het verkeersveiliger maken van de N271. Dit was vier miljoen méér dan hiervoor aanvankelijk was uitgetrokken. Door geldgebrek genoodzaakt wil Rijkswaterstaat nu echter terugvallen op het oorspronkelijke plan, iets wat Swalmen dermate in het verkeerde keelgat schiet dat de gemeente elke medewerking aan de A73-Zuid – en gelijk ook maar aan het Zandmaasproject én aan de goederenspoorverbinding IJzeren Rijn – dreigt op te schorten. In het ergste geval kan daardoor de A73 twee jaar vertragen. Begrijpelijk wellicht, maar het blijft een curieus dreigement voor een gemeente die nog maar pas daarvoor keihard had meegevocht.

IN JANUARI 2002 WORDT BIJ SWALMEN DE EERSTE SCHOP IN DE GROND GESTOKEN. OOK HIER WORDT VROEG BEGONNEN, ONDER MEER OM EEN INGRIPPENDE SPOORVERLEGGING MOGELIJK TE MAKEN.



LUCHTOPNAME VAN DE SWALMPASSAGE BEGIN 2003, KORT NA DE START VAN DE EERSTE WERKZAAMHEDEN AAN DE BRUG OVER DE SWALM.

ten om de realisatiedatum enkele jaren naar voren te halen. Het hoort er een beetje bij en het werkt ook... een beetje. Binnen een maand vinden de partijen elkaar ongeveer in het midden, april 2000 is er een akkoord. Maar Swalmen is niet de enige gemeente met wensen. Zelfs gemeenten die niet direct bij de Via Limburg-wegen betrokken zijn, laten van zich horen. Venray bijvoorbeeld koppelt aan de bijdrage van 1,2 miljoen gulden de eis dat de weg in 2007 gereed komt; zo niet, zal men het geld terugvorderen. Maasbracht, waarvan de raad met minimale meerderheid besluit eveneens mee te betalen, stelt dezelfde voorwaarde – een voorwaarde waarover op dat moment nog niemand zich veel zorgen maakt... Voorjaar 2000 bereiken Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeenten overeenstemming over een pakket versoberende maatregelen waarmee dertig tot veertig miljoen gulden bespaard wordt. Ter hoogte van Tegelen wordt de maximumsnelheid teruggebracht tot 100 kilometer per uur, waardoor de bocht zuidelijk van de Maasbrug minder ruim hoeft worden aangelegd en een bestaand viaduct gehandhaafd kan worden. De verdiepte ligging bij Maasbracht en Echt vervalt. In Roermond wordt de aansluiting van de Wirosingel op de N280 gelijkvloers. In Belfeld wordt zes miljoen bespaard op de parallelweg. Het zijn slechts enkele van de vele 'preventieve' besparingen, bedoeld om ruimte te scheppen voor het opvangen van tegenslagen. Mochten die uitblijven, dan kunnen de versoberingen alsnog worden teruggedraaid. De kaasschaaf doet zijn werk totdat, in de woorden van projectdirecteur Rob Prins van Rijkswaterstaat, een 'sober maar doelmatig' ontwerp resteert.

DE SLAG OM SWALMEN

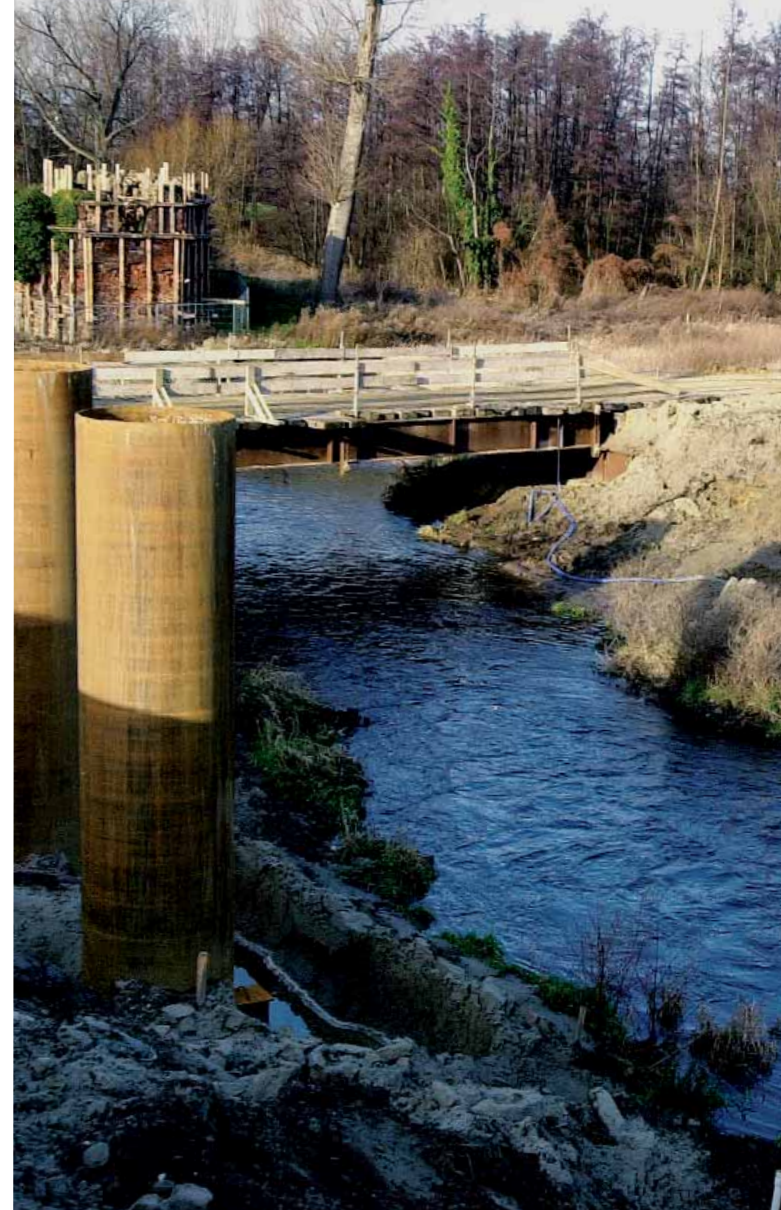
Eind negentiger jaren hadden de vereniging Das en Boom en de stichting Natuur en Milieu beroep aangetekend tegen het bestemmingsplan van de gemeente Venlo dat betrekking had op de bocht die de A73 van Zaarderheiken naar de Zuiderbrug voert. Het idee was dat als de weg de brug niet zou kunnen bereiken, aanleg op de oostelijke Maasoever van de baan zou zijn. In mei 2000 verwerpt de Raad van State het beroep. Voor de bühne spreken de natuurorganisaties hierover hun teleurstelling uit, maar de uitslag komt voor niemand onverwacht. Het is dan ook slechts een opmaat naar de laatste, beslissende fase van ruim twintig jaar oorlog om het oostoevertracé. Iedereen weet dat die strijd eraan zit te komen. Iedereen weet ook waarheen die voeren zal. De verbetering die de natuur- en milieuorganisaties in voorgaande jaren aan de dag hebben gelegd, laat er geen twijfel over dat zij hun strijd zullen voortzetten tot de hoogste bestuursrechter, de Raad van State. Iedereen weet ook waarom het dispuut zal draaien. Bij alle onenigheid is het alsof voor- en tegenstanders van het oostoevertracé het in elk geval hierover eens zijn: als er dan gevochten moet worden, dan zal Swalmen het front zijn. Want wie Swalmen wint, wint de A73. Het Swalmense bestemmingsplan betreft slechts vier van de ruim veertig kilometer snelweg, maar nergens klemmen de natuur- en milieubezwaren meer dan in het Swalmdal. Mocht de Raad van State het beroep tegen het bestemmingsplan gegrond verklaren, dan is het over en uit voor de A73 op de oostoever. De weg kan nu eenmaal niet om het Swalmdal heen. Als daarentegen de Raad de doorsnijding van het dal toelaat, ontstaat zodanige jurisprudentie dat alle andere beroepsprocedures op voorhand kansloos worden.

Omdat de bezwaarschriften verwacht worden en in de projectplanning voorzien zijn is het op z'n zachtst gezegd vreemd dat die bezwaren zoveel politieke wreveld oproepen. Vooral de VVD gooit in haar ergernis de remmen los. De partij verwijt de vereniging Das en Boom gebrek aan maatschappelijke verantwoordelijkheid omdat de bezwaarschriften de verkeersveiligheid 'de das om doen'. De Roermondse wethouder Jos van Rey gaat het verst door publiekelijk te verklaren dat de vereniging dierenlevens boven mensenlevens stelt. Gedoeld wordt op de vele verkeersdoden die de N271 en vooral de N273 sinds jaar en dag eisen, en zullen blijven eisen zolang de A73 niet voltooid is. Gezegd moet worden dat de Napoleonsbaan inderdaad steevast de bedenkelijke eer toekomt 's lands meest dodelijke weg te zijn. Maar dat valt Das en Boom natuurlijk niet te verwijten. De vereniging blijft hard van zich af door te verklaren dat 'de partij van hebzucht en egoïsme' zich alleen nu het uitkomt om verkeersdoden bekommert, en dat het de Raad van State is, niet de Statenfractie van de VVD in Limburg, die beslist 'of een democratisch besluit ook een verantwoord besluit is'.

NIEUWE TWIJFELS

Het getouwtrek krijgt in de loop van 2001 ook Den Haag weer in zijn greep. Opeens doet het gerucht de ronde dat minister Netelenbos, bezorgd over mogelijke vertraging als gevolg van bezwaarprocedures, in de provincie polst of er steun bestaat voor aanleg van de snelweg op de westoever, onder de strikte voorwaarde dat de milieuorganisaties dan afzien van vertra-

TEN BEHOEVE VAN DE WERKZAAMHEDEN WORDT OVER DE SWALM EEN TIJDELIJKE BRUG GEBOUWD.





IN VOORBEREIDING OP DE WERKZAAM-
HEDEN WORDT HET SPOORVIADUCT OVER
DE ASSELSTRAAT VERPLAATST.

gende bezwaren. 'Was het maar waar', verzucht directeur Henk Vijverberg van de Stichting Milieufederatie Limburg op de vraag of hij de geruchten kan bevestigen. Twijfel aan de haalbaarheid van de planning is er niettemin, hoezeer Rijkswaterstaat ook bezweert dat de bezwaarprocedure is ingecalculeerd. Volgens GroenLinks-kamerlid Van der Steenhoven begint Den Haag te vrezen 'dat de zaak voor de rechter wordt verloren, omdat het oosttracé niet aan Europese habitat- en vogelrichtlijnen voldoet'. Het Swalmdal is, net als het Roerdal, aangewezen als een zogeheten Habitatrictlijngebied en geniet om die reden speciale bescherming onder de Natuurbeschermingswet. Een ontheffing mag alleen worden verleend als daar een dwingende noodzaak toe is. Redenerend dat die noodzaak er is, vraagt Rijkswaterstaat medio 2001 een ontheffing aan. Het is aan staatssecretaris Geke Faber (PvdA) van LNV om die ontheffing te verlenen.

Maar dat gaat zomaar niet. Een gelegenheidscoalitie van de kleine christelijke en linkse partijen, door regeerpartner PvdA aan een kamermeerderheid geholpen, steunt medio oktober 2001 een motie van de ChristenUnie waarmee het kabinet wordt opgeroepen nog maar weer eens een studie te starten naar de westvariant. Twee dagen later is de angel er alweer uit als de PvdA, nog voordat de motie in stemming komt, de steun intrekt. Binnen de partij is grote commotie ontstaan. Volgens het Heerlense PvdA-kamerlid Frans Timmermans had zijn collega Bolhuis, die de oppositie steun had toegezegd, een black-out gehad. Niettemin bekijkt Faber wel degelijk opnieuw de westoeveralternatieven, zo blijkt uit haar toelichting op het besluit om de door Rijkswaterstaat gevraagde ontheffing dan toch maar te verlenen. West is, in de woorden van de staatssecretaris, 'geen reëel alternatief'.

De prijs zou zijn: knagen aan de betrouwbaarheid van openbaar bestuur. En qua voorbereidingen terug bij af. De staatssecretaris maakt er geen geheim van moeite te hebben met haar besluit. Ze voelt zich weliswaar gehouden aan de tracékeuze van de Tweede Kamer uit 1995, maar beter ware het in haar ogen geweest als toen voor het kabinetsvoorstel was gekozen: aanleg op de westoever. 'Dat was een verstandig kabinetsvoorstel', zegt Faber, die daarmee impliciet suggereert dat het Kamerbesluit daags erna onverstandig was. Een besluit, voor de goede orde, dat de Kamer nam mede op aandringen van alle betrokken lagere overheden. Toch levert de affaire de milieubeweging veel op. Want behalve begripvolle woorden heeft de staatssecretaris ook werkelijk iets te bieden. Het bestaande natuurcompensatieplan, dat 40 miljoen gulden kost en voorziet in het herplanten van 180 hectare verloren natuur, wordt door Faber te licht bevonden. Het nieuwe plan omvat 80 miljoen aan extra maatregelen, waarmee het totaal op 120 miljoen gulden (55 miljoen euro) komt. 'Ik hoop dat de natuur- en milieuorganisaties die maatregelen niet meteen als onvoldoende afwijzen', stelt de staatssecretaris, waarschijnlijk tegen beter weten in. De reacties lopen uiteen van regelrechte verontwaardiging ('Een schandalige beslissing' – Natuur en Milieu) via strijdbaarheid ('De rechter laat geen spat heel van deze ontheffing' – Das en Boom) tot gelatenheid ('Je voelde het aankomen' – Natuur en Landschap Midden-Limburg).

HET LAATSTE WOORD

De spanning is te snijden in het provinciehuis aan de Maas in Maastricht op de ochtend van woensdag 13 november 2002. Een paar honderd meter noordelijk, bij de directie van Rijks-



waterstaat Limburg aan de Avenue Ceramique, houdt men de adem in. Ook in Venlo en Roermond is er koortsachtige opwinding. En in Swalmen. Want dit is de dag waarop de Slag om Swalmen beslist wordt. Deze ochtend doet de Raad van State uitspraak in het door de natuurorganisaties aangetekende hoger beroep tegen het bestemmingsplan Rijksweg 73-Zuid van de gemeente Swalmen, het eerste van uiteindelijk tien bestemmingsplannen die de aanleg van de A73 mogelijk maken. Nu komt het erop aan. Op dit besluit is geen herkansing mogelijk. Voor niemand. De Raad heeft het laatste woord. Zes weken heeft de hoogste bestuursrechter uitgetrokken sinds die marathonzitting eind september om alle argumenten nog een laatste keer te wegen. Grote verschillen werden geconstateerd in de effecten op natuur en milieu tussen het oostoevertracé en het tracé D1, het meest oostelijke van de twee tracés op de westoever. Maar D1 loopt door het winterbed van de Maas en staat op gespannen voet met de beleidslijn Ruimte voor de Rivier. Vanwege het overstromingsrisico is het geen serieus alternatief. Dus bleef alleen tracé D2 over, het westelijke westoevertracé, dat ongeveer de Napoleonsbaan volgt. Hier geen overstromingsrisico. Maar hier ook bij lange na niet zulke grote natuur- en milieuvoordelen. In feite bleken de verschillen in de effecten op natuur en milieu tussen oost en west helemaal zo groot niet, vooral niet sinds Faber het pakket beschermende en compenserende maatregelen op de oostoever ingrijpend uitbreidde.

IN HET DORP ASENRAY WORDEN HUIZEN GESLOOPT IN VOORBEREIDING OP DE AANLEG VAN DE N280-OOST.



HET WORDT OOST (5)

Aan ruim twintig jaar verbeten verzet tegen de aanleg van de A73 op de oostelijke Maasoever komt een eind als de Raad van State op de ochtend van 13 november 2002 de bezwaren tegen het bestemmingsplan ongegrond verklaart en het beroep afwijst. De weg mag door het Swalmdal. Het wordt tenslotte, en nu definitief, onherroepelijk oost.

Het is voor de natuur- en milieubeweging een zwaar verlies, zoveel wordt wel duidelijk uit de reacties van de voorzitters van de diverse verenigingen. De teleurstelling is begrijpelijk. De milieubeweging heeft een lange, bij momenten heroïsche strijd gevoerd. Een strijd waarin daadwerkelijk veel werd bereikt. Zonder dit verzet was de natuurwaarde van de ecologisch zo belangrijke oostelijke Maasoever zonder enige twijfel zwaarder aangetast. Het duurt niet lang alvorens de natuur- en milieuverenigingen bekendmaken dat ze hun verzet staken. Vanaf nu zullen zij hun niet geringe energie steken in het meedenken met en kritisch volgen van het proces van voorbereiding en aanleg, en erop toezien dat de compenserende en beschermende maatregelen naar behoren worden uitgevoerd. Ook in die rol zullen zij nog veel bereiken. Niettemin gaat de hoofdprijs aan hen voorbij. Later die maand verschijnt er in de krant een zakelijke annonce waarin de gemeente Swalmen laat weten dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Het valt haast niemand op.

OP ZOEK NAAR BLAUWE KEUTELS

Op 6 januari 2003, de eerste werkdag van het nieuwe jaar, steken twintig wethouders en burgemeesters onder muzikale begeleiding van de Rijkswaterstaatkapel symbolisch de eerste

schop in de ijzige grond. Diezelfde dag nog beginnen aannemers met het verleggen van kabels en leidingen. Dit werk maakt deel uit van de zogeheten conditionering, het pakket voorbereidende werkzaamheden dat het tracé klaar moet stomen voor ongehinderde aanleg van de weg. Behalve het verleggen van kabels en leidingen omvat de conditionering ook het verwerven van de benodigde grond – niet alleen voor de wegaanleg zelf, maar ook ruim tweehonderd hectare om in te richten als compenserend natuurgebied –, het opsporen en verhuizen van beschermde dieren en planten, het opsporen en saneren van bodemverontreinigingen, het opsporen en verwijderen van uit de Tweede Wereldoorlog achtergebleven explosieven, het opsporen en veiligstellen van archeologische bodemschatten en het aanvragen van maar liefst ruim 1.500 vergunningen. Wie als burger wel eens het gevoel heeft nog geen paaltje de grond in te mogen slaan zonder vergunning, moet eens proberen een weg aan te leggen...

Dat bouw-, kap- en sloopvergunningen nodig zijn spreekt min of meer vanzelf. Maar Rijkswaterstaat mag niet vergeten ook tijdig vergunningen aan te vragen om in de beschermde habitats onderzoek te doen naar bedreigde soorten. Vergunningen om deze soorten in hun rust te storen. Enkele dassenfamilies bijvoorbeeld worden uit hun oude woonstee verdreven. Het begint ermee dat hun foerageergebied in kaart wordt gebracht. Aan voedsel nabij hun burchten worden kleurstoffen toegevoegd. Daarna valt in het Swalm- en Roerdal een niet alledaags schouwspel te zien: rijksambtenaren die de grond afspeuren op zoek naar blauwe keutels. Het is weer eens wat anders. Een compleet draaiboek wordt in samenwerking met biologen en medewerkers van de

vereniging Das en Boom opgesteld om dassenburchten onleefbaar te maken. Er worden lappen neergelegd doortrokken van mensengeur, delen van burchten worden beschadigd, afrasteringen worden geplaatst. Het zijn pesterijen, maar stuk voor stuk bedoeld om de dieren een toekomst te geven. Ongetwijfeld onder luid gemopper kiezen de dassen eieren voor hun geld en verhuizen naar speciaal voor hen aangelegde nieuwbouwwijken buiten het plangebied. Daar kunnen ze ongestoord hun leven vervolgen.

ZAND EROVER

Dassen zijn de enige schepselen niet die huis en haard moeten verlaten. Een belangrijk deel van de weg loopt door bebouwde kommen, wat onvermijdelijk leidt tot gedwongen verhuizingen. Maar ook buiten de bebouwde kom is het grootste deel van de benodigde grond niet in handen van de overheid. In totaal zal Rijkswaterstaat 662 percelen moeten verwerven om de wegaanleg mogelijk te maken. Dat gaat niet altijd van harte. En niet altijd makkelijk. Dat eigenaren weten dat de weg over hun perceel moet, maakt hun onderhandelingspositie sterk. Ze weten echter ook – en anders horen ze het snel genoeg – dat Rijkswaterstaat in het uiterste geval tot onteigening kan overgaan. Hoewel er altijd enige onderhandelingsruimte in de grondprijzen zit, zal geen enkele eigenaar erin slagen het eigendom tegen een woekerprijs te verkopen. Voorafgaand aan de onderhandeling stellen experts een marktconforme referentieprijzen vast. Vraagt de verkoper veel meer dan dat, dan dreigt onteigening. Geduldig wordt aan de eigenaren uitgelegd dat de rechter in dat geval meestal minder toewijst dan ze aangeboden krijgen.

Uiteindelijk wordt in slechts vijf procent van de gevallen onteigend. Meestal is het niet het geld dat een minnelijke schikking in de weg staat. Sommige eigenaren zijn en blijven nu eenmaal principieel tegen de weg en denken die op eigen houtje alsnog te kunnen torpederen. Dramatischer zijn de gevallen waarin de eigenaren emotioneel niet van hun bezit kunnen scheiden. Panden die soms al eeuwenlang familiebezit zijn, waar generaties geboren, getogen, oud geworden en gestorven zijn, waar liefdes werden gewonnen en kinderen verwekt – ze vallen ten prooi aan de sloophamer. Niet iedereen kan dat aan.

DE WEG IN MOOTJES

De aankopen worden gecoördineerd vanuit het nieuwe, tijdelijke kantoor Via Nova, dat Rijkswaterstaat naast het in 1997 geopende communicatiecentrum Viascoop bij Roermond aanlegt. Direct vanaf de opening in januari 2003 werken hier zo'n 45 ambtenaren aan de voorbereiding van de wegaanleg. Aanvankelijk zijn dat vooral aankopers en archeologen (het archeologisch onderzoek zal nog tot eind 2003 duren). Het totale project is dan al opgedeeld in acht wegvakken, lopend van A tot en met H. De grenzen tussen de wegvakken komen overeen met de gemeentegrenzen; elk wegvak heeft derhalve een eigen bestemmingsplan. Wegvak A betreft de omleiding van de N273 bij Haelen op de westelijke Maasoever. Dit is min of meer een apart deelproject, waarvan de uitvoering jaren vooruitloopt op de A73 zelf. Mei 2004 is de omleiding klaar, zodat als de wegenbouw op de oosttoever echt begint veel verkeer over de Napoleonsbaan kan worden omgeleid.

De conditionering en wegenbouw van de A73-Zuid en de daarop aansluitende wegen wordt verdeeld over vier werkpakketten die zullen worden omgebouwd naar zogenoemde contractpercelen. Werkpakket 1 (wegvakken B en C) betreft het traject van Zaarderheiken tot aan de zuidgrens van Tegelen, inclusief de aansluitingen op de al bestaande Zuiderbrug. Dit werkpakket bevat ook de A74, die volgens plan over Tegels grondgebied komt te lopen en ten zuiden van de Maasbrug op de A73 zal aansluiten. Werkpakket 2 (wegvakken D en E) betreft het traject door Belfeld en Swalmen, met inbegrip van de tunnel Swalmen. Werkpakket 3 (wegvakken F en G) betreft de N280 (Oosttangent Roermond) en het Roermondse deel van de A73, inclusief de Roertunnel. Werkpakket 4 (wegvak H) betreft het minst problematische stuk, lopend van de gemeentegrens Roermond tot aan de aansluiting op de A2 bij Sint-Joost.

DE TUNNELSTRIJD

Het werkpakket dat de grootste prioriteit krijgt omdat het veruit het meest complex is, is werkpakket 3: het stuk rond Roermond met inbegrip van Roertunnel, met 2,4 km de langste landtunnel van Nederland. Om ook deze tunnel eind 2007 te kunnen openstellen, moet er al vroeg met de voorbereidingen worden begonnen. Een probleem daarbij is dat in de periode 1999–2003 nog niet bekend is hoe de tunnel er precies uit moet komen te zien. Of het bijvoorbeeld een geheel gesloten of toch maar liever een halfopen tunnel moet worden. De brandweer dringt aanvankelijk aan op een halfopen constructie, zodat bij

MET UITERSTE ZORG WORDEN OP DE ARCHEOLOGISCHE VINDPLAATSEN GRONDLAGEN AFGEGRAVEN OM BODEMSCHATTEN TE BERGEN.



een calamiteit gevaarlijke stoffen en rookgassen snel kunnen ontsnappen. Maar omwonenden vrezen geluidsoverlast. Bovendien moet bij een halfopen constructie een apart dijklichaam worden aangelegd om te voorkomen dat water uit de Roer bij hoogwater de tunnel instroomt. En er moet een vorm van beveiliging worden bedacht om te voorkomen dat onverlaten stenen op de weg gooien, zoals elders in Roermond bij een open tunnelbak al eens was voorgekomen. Een alternatief kan zijn om de tunnel volledig gesloten uit te voeren en te voorzien van een sprinklerinstallatie. Maar daarmee heeft Nederland nog geen enkele ervaring; alleen in Japan en Australië is dit eerder gedaan.

Verkeers- en brandveiligheid van tunnels heeft in die jaren ieders grote aandacht. Bij tunnelongelukken is het op meerdere plaatsen in Europa vreselijk misgegaan. De brand in de Mont-Blanc-tunnel eiste alleen al 41 doden. Weliswaar is het risico op een frontale botsing in de Roertunnel verwaarloosbaar klein, omdat deze, zoals eigenlijk elke tunnel in Nederland, zal bestaan uit twee aparte tunnelbuizen voor het autoverkeer (voor elke richting één). Maar het is anderzijds wel een tunnel waarin vervoer van gevaarlijke stoffen wordt toegelaten. En het is een lange tunnel.

Van meet af aan maken vluchtstroken deel uit van het tunnelontwerp. Er worden eigenlijk nooit vraagtekens bij geplaatst, tot voorjaar 2003. Het totale projectbudget dreigt met vier procent te worden overschreden, wat betekent dat er een slordige dertig miljoen euro bezuinigd moet worden. Schrappen van de vluchtstroken betekent dat de tunnelbakken smaller kunnen worden uitgevoerd, en dat scheelt tientallen miljoenen. Maar dit ligt politiek uiterst gevoelig. De statenfracties van het CDA en de VVD vinden het onver-

teerbaar dat op veiligheid wordt bezuinigd. De gemeente Roermond laat mede namens Swalmen en Ambt Montfort aan de nieuwe minister Karla Peijs (CDA) weten 'zacht uitgedrukt verbaasd en teleurgesteld' te zijn.

Wat zij op dat moment nog niet weten is dat ook zonder bezuinigingsdrift de vluchtstroken bij de minister geen genade zullen vinden. Het is namelijk in Nederland standaardpraktijk om tunnels zonder vluchtstroken uit te voeren. De minister wil daarvan niet afwijken, aangezien dan een precedent kan ontstaan. Problematisch is dat volgens de minister niet: de vluchtstroken hebben volgens haar maar weinig effect op de veiligheid. Bij geen van de catastrofale tunnelbranden in Europa zouden ze geholpen hebben.

Het veiligheidsargument maakt in Limburg aanvankelijk weinig indruk. Maar het is vooral het tijdstip van de wijziging dat voor onrust zorgt. Bij zulke ingrijpende aanpassingen moet de bestemmingsplanprocedure overnieuw. En het loopt al naar het einde van 2003. 'De aanbestedingsprocedures voor de tunnels in Swalmen en Roermond zijn al opgestart. Alles is klaar', verklaart gedeputeerde Mat Vestjens.

Verkeerswethouder Frans van Dael van Swalmen omschrijft de stemming in zijn gemeente met goed gevoel voor understatement. 'We zijn een beetje pissig', zegt hij.

MILITAIRES ONDERZOEKEN DE BODEM OP OVERBLIJFSELEN UIT EEN RECENTER VERLEDEN. IN BELFELD WORDT ACHTER EEN VEILIGHEIDSWAL VAN CONTAINERS DE GROND GEZEefd OP ZOEK NAAR NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN.





72

Het is 21 maart 2003, de eerste dag van de lente. In het Swalmdal werpen scholieren 87 bossen tulpen in de rivier als laatste eerbetoon aan de 87 bedreigde diersoorten. Het is een aangrijpend zij het enigszins hol gebaar, en het valt beslist te hopen dat iemand aan deze kinderen heeft uitgelegd dat van die 87 soorten er maar tien tot vijftien daadwerkelijk last hebben van de weg. Dat voor die soorten de schade bovendien beperkt en waar mogelijk gecompenseerd wordt. Eind september, een half jaar later, luidt in café De Koet in Swalmen de bel voor het laatste rondje. Het is een geluid dat de stamgasten onderhand wel kennen. Nog één pilsje, wil het zeggen. Nog één rokertje. Nog maar een laatste schuine mop, die Netje, de eigenaresse die al sinds haar zestiende achter deze toeg staat, geduldig aanhoort. En dan maar weer tot morgen. Want er is altijd morgen na vandaag. Maar niet vandaag. De Koet sluit voorgoed. Binnen dagen zullen er van dit café, dat zo onlosmakelijk met Swalmen verbonden is, zelfs geen fundamenten resten. Zand erover, ook hier. Vlak hierbij komt de toegang tot de Swalmer tunnel. Als het aan de café-eigenaren John en Netje ligt, wordt die tunnel straks de *Koettunnel* gedoopt, als eerbetoon aan hun café. Maar zo zal het niet gaan. Weer twee maanden later, eind november 2003, vindt in Den Haag een overleg plaats tussen minister Peijs en een Limburgse delegatie. Onderwerp van gesprek is de Roertunnel, en dan vooral de kosten en het veiligheids-

NAJAAR 2003: NETJE EN JOS LITJENS, EIGENAARS VAN CAFÉ DE KOET, GEFOTOGRAFEERD ENKELE DAGEN VOORDAT HUN CAFÉ GESLOOPT WORDT OM PLAATS TE MAKEN VOOR DE SWALMER TUNNEL.

niveau daarvan. Wat de vluchtstroken betreft geeft de minister geen spat toe: die komen er niet. Ter compensatie worden de tunnels wel, als eerste in Europa, uitgerust met een geavanceerde automatische schuimdrukblusinstallatie, van hetzelfde type dat ook wordt toegepast op Amerikaanse vliegdekschepen.

De Roermondse brandweer, bij het gesprek aanwezig, lijkt gerust. Hiermee komt het veiligheidsniveau zelfs nog hoger te liggen dan voorheen. En hoewel de bestemmingsplanprocedure door de ontwerpaanpassing overnieuw moet en de planning akelig krap wordt, blijft de opleverdatum onveranderd.



LENTE 2003: SCHOLIEREN WERPEN 87 BOSSEN TULPEN IN DE SWALM ALS 'LAATSTE EERBEToon' AAN EVENZOVEEL BEDREIGDE DIERSOORTEN.